

平成25年度 第5回栃木県公共事業評価委員会

会議結果の概要

栃木県県土整備部技術管理課

平成25年度 第5回 栃木県公共事業評価委員会
会議結果の概要

- 1 日 時 平成25年11月25日（月）14：00～16：14
- 2 場 所 栃木県庁本館6階 大会議室1
- 3 出席者 (委 員) 池田 裕一 (宇都宮大学工学研究科准教授)
奥本 雅之 (栃木県経済同友会理事)
加藤 幸子 (栃木県女性団体連絡協議会事務局長)
田坂 聡明 (宇都宮大学農学部教授)
田村 孝浩 (宇都宮大学農学部准教授)
築瀬 範彦 (足利工業大学工学部教授)
- 4 議事案件 (1) 栃木県県土整備部所管事業の事前評価について (県事業)
- | | | |
|---|-------------|-----|
| ア | 河川事業 (報告案件) | 1 件 |
| イ | 道路事業 (報告案件) | 1 件 |
| ウ | 道路事業 (審議案件) | 1 件 |
| エ | 街路事業 (審議案件) | 1 件 |

5 議 事

○河川事業「一級河川荒川（塩谷） 那須烏山市」（県事業）

（栃木県）

事業概要を資料2に基づき説明。

以下質疑応答。

（委員）

50年間の維持管理費を含めた総費用が19.7億円と説明があったが、資料の総事業費は23億円ということになっている。

この違いを教えてほしい。

（栃木県）

事業概要書の事業費は、あくまで今回の事業を行う費用で、費用便益比の算出に使用している19.7億円というのは、将来の維持管理費を含めた費用を現在価値に換算したものととなっている。

（委員）

4%で割り戻して算出した額が19.7億円になるということか。

（栃木県）

整備完了までの費用の23億円と整備完了後50年間の維持管理費を現在価値化すると19.7億円に下がるということである。

（委員）

B/Cを算出するにあたっては、このような方法で行うということでもいいか。

（栃木県）

これは、治水経済調査マニュアルで決まっている一般的な算出方法である。

（委員）

あくまで事業費は23億円で、19.7億円はB/Cの算出で使用している総費用の値ということか。

（栃木県）

はい、そうです。

（委員長）

この点については、資料を明示して説明をしていただければ混乱がなくて済むかもしれないので、よろしくお願ひしたい。

(委員)

B/Cの計算において、総便益が31.4億円となっていて、被害防止便益に加えて施設の残存価値を加算しているが、河川のB/Cを計算する場合に残存価値を加算するというのが一般的な方法なのか。

(栃木県)

これについても、治水経済調査マニュアルに示されている一般的な算出方法であり、一般資産被害軽減額、農作物関係の被害軽減額、その他の被害軽減額、そして施設の残存価値を計上している。

(委員)

道路事業や他事業でも同様に計算をしているのか、それとも河川事業独特のものなのか。

(栃木県)

河川事業の一般的な手法です。

(委員)

河川事業だけ残存価値を含むというのはなぜか。

(委員長)

道路事業では、素直に便益を足し算するが、河川事業の場合は、被害抑止効果に施設の残存価値をプラスするということでもいいか。

(栃木県)

そうです。

(委員)

施設というのは、つくった施設ではなく、それによって被害を受ける可能性があった施設が残存している価値ということか。

(栃木県)

あくまでも河川でつくった施設の残存価値である。

(委員長)

既存の河川施設を利用しているので、その分だけ引いたという意味なのか。

(栃木県)

この事業でつくる護岸や橋梁等の施設の価値が、50年後に残っているということである。

(委員長)

50年後に、全部壊れてしまうわけではないということですか。

(栃木県)

そのとおり。

(委員)

残存価値という意味では、例えば、道路事業等も同じではないのか。

道路事業にはそういう概念がなく、河川にあるというのはなぜか。

(委員長)

説明をお願いしたい。

(栃木県)

国土交通省の見解があり、道路、河川、公園すべての算出方法が違っている。

その中で事業を行っていることから、そのルールを壊すことはできない。

その分野ごとで、費用対効果の計算が違ってくるということになり、河川事業は、施設の残存価値を含めているということである。

(委員)

よくわかりました。

(委員)

これだけ川幅が異なっていると、標準断面を出しにくいというのは想定できるが、資料にある標準断面図は、川幅の狭いほうに近いものなのか、それと広いほうに近いものかわからない。

むしろ、狭隘部分の現況横断面図を出したほうがイメージしやすい気がするが、この標準横断面図はどこの部分を捉えたものか教えてほしい。

(栃木県)

この横断面図は、向田橋の上流部分で、それほど屈曲がなく標準的な横断面形となっている部分である。

(委員)

特に上流部の屈曲の激しい場所で、かなり広く掘削を行うが、護岸ができない部分がある、その地形はどうなっているのか。

(栃木県)

両岸がほとんど崖に近いような状態で、部分的に雑種地や低い丘のような場所がある。

そういった部分を掘削して流下能力を確保するが、護岸の必要はないと考えている。

(委員)

はい、わかりました。

(委員)

洪水時に氾濫することから、大切な事業であり、気象はコントロールできないので、なるべく早く完成させたほうがいいと思う。

用地補償の予定が8年間になっているが、図面を見る限りでは、住宅等の連担もないので、用地補償にかかる期間をもう少し短くできないのか、期間の妥当性について教えてほしい。

(栃木県)

あくまでも、用地補償全体が終わってから工事を行うのではなく、下流からの工事の進捗に合わせて用地買収をなるべく先行していきたいと考えている。

このことから、用地補償は34年までの計画としている。

(委員)

用地補償の計画は、取得する土地の種類に関係するのではなく、工事の進捗に合わせてることからこの期間がかかってしまうということか。

(栃木県)

はい、そう思っている。

(委員)

わかりました。

(委員)

河川区域の指定はしてあるのか。

(栃木県)

今回の計画に応じた河川区域の指定はまだ行っていない。

(委員)

これからなのか。

(栃木県)

河川区域の指定は、工事が終了してから対応する予定になっている。

(委員)

わかりました。

(委員)

事業区間の上流端部分は、河道が屈曲しているのが黄色に着色されている部分を掘削して川幅を広げることはわかるが、事業区間外の上流部分の川幅が狭く感じる。

そこは何もしないのか。

(栃木県)

その部分も下流と同じように屈曲はしているが、河川敷は広いので、この部分の掘削は必要ないと考えている。

(委員)

図面の黄色の着色部分は掘削する場所なのか。

(栃木県)

そうです。

(委員)

青く着色されている部分は河道で、水があふれてきても、特に被害がない土地なのか。

(栃木県)

支障がないところである。

(委員)

なるほど、わかりました。

(委員)

事業期間が長いのが、年度あたりの改修費用の上限額はあるのか。

(栃木県)

年度の上限額は特にない。

県内でもたくさんの箇所で行っているのが、全体的なバランスを考えて事業費を決めていくことになる。

(委員)

こういった事業は早く行うことが必要と思うが、事業期間が長いので、単年度ごとの費用の上限額があって、ネックになっているのかという気もしたが、それはないということではいいか。

(栃木県)

どの箇所に多くの事業費を配分するかというのは、ある程度栃木県として考えなくてはいけない。

個別河川ごとに事業費の上限額があるということではなく、県の河川事業全体として予算上の制約があるということである。

(栃木県)

補足すると、事業期間は10年と長いですが、浸水被害の実態を見ると下流部に人家が冠水しているところがあるので、そこは優先的に実施する予定にしている。

それ以外の部分は人家がほとんどなく、水田が多いので、用地の協力をいただきながら工事を進めたいと思っている。

また、築堤工事を優先して、掘削はその後に施工する計画としている。

(委員)

橋の架け替えで、流下能力を向上させる方法として、掘削や嵩上げがあると思う。

今回は、橋梁を1.5m程度嵩上げすることにしているが、考え方を教えてほしい。

(栃木県)

河川とすれば、橋梁部分だけではなく縦断的な計画を考慮しなければならない。

橋梁部分だけ掘削を行い、橋高を変えないような計画にすると上下流をかなり掘削する必要はある。

橋梁の橋脚数も基準径間長の基準を満足していない、どちらにしても架け替えが必要となってくるので、縦断的に有利な手法で考えている。

(委員)

わかりました。

○道路事業「主要地方道宇都宮鹿沼線 千渡工区 鹿沼市」(県事業)

(栃木県)

事業概要を資料3に基づき説明。

以下質疑応答。

(委員)

コスト縮減に関する説明で、施工段階におけるコスト縮減は結構できると思ったが、設計段階でコストを縮減するとは具体的にどんなことなのかを教えてほしい。

(栃木県)

例えば、川幅が狭い水路や河川があった場合に、従前では橋梁を架けていたが、それをボックスカルバートにするということでコスト縮減を図っていくこと等が考えられる。

(委員)

設計内容の工夫ということか。

(栃木県)

そのとおり、設計内容での取り組みになる。

(委員)

通学路の歩道部で通れないところがあったが、このような部分は優先的に安全を確保するということは可能か。

(栃木県)

今回の事業では、バイパスを整備することにより現道の交通を少なくし、間接的に対処していく形になる。

現道については、別途、歩道を整備していくということも考えられるが、この事業では、バイパスに主交通を転換することで対策を図っていくことになる。

(委員)

この事業ではこのままだが、バイパスをつくることにより交通量が減ることで対策を図るということなのか。

(栃木県)

バイパスの整備を行っても、危険という状況であれば、別途、考慮したいと考えている。

シミュレーションにおいて、バイパスが整備されれば、現道の交通量は1割程度になるという結果が出ている。

そうすれば、安全性はかなり高まっていくと考えている。

(委員)

事業コストの縮減を、平成22年から行っているとのことだが、県全体でどれぐらいの効果があったのかを参考までに教えてほしい。

(栃木県)

事務局から説明させていただく。

事業コストの縮減については、事務所の工事の全件数を対象として調査を行い、毎年、結果を公表している。

年間の目標は、平成16年度当時の工法を基準として、それと比較して15%以上を目標として掲げている。

平成23年度の結果では、目標15.0%に対して15.9%という成果が得られている。

これはあくまでも、個別の箇所の動向ではなく、すべての箇所をプール計算して出した数値である。

(委員長)

コスト削減も大切だが、安全性も両立させて進めていただきたい。

○道路事業「一般国道408号 真岡南バイパス 真岡市」(県事業)

(栃木県)

事業概要を資料4に基づき説明。

以下質疑応答。

(委員)

パブリックコメントで、説明会を自治会単位で実施してほしいとの意見があり、その回答として出席しなかった方に資料を配布すると言っているが、提出された意見の回答になっていないと思う。

どの様に考えているのか。

また、収支計画を示してほしいとの意見に対して、経済性を評価して十分な結果が得られているという回答も答えになっていないと思う。

ゴミ捨ての件で、適切な処理をしてほしいという意見に対して、ゴミ捨て禁止等、適切な維持管理を行うということが回答になっているのか、県の見解を聞きたい。

(栃木県)

自治会単位の説明会の開催については、関係する自治会が17自治会あるので、自治会ごとに17回開催するのは難しいと考えている。

回数としては、4回程度を考えていて、対象となる住民の方が全員入れる会場を用意して実施したいと考えている。

収支計画については、今回、収入はないので、これについては投資効果ということで考えてB/Cが1.0以上になるので投資効果はあるということを回答している。

ゴミ捨てに対しては、まず、ゴミを捨てないように呼びかけを行いながら、適切な維持管理を行っていきたいと考えている。

(委員)

自治会単位で開催してほしいとの意見が出された場合には、4自治会を一つにまとめて4回程度開催する等、何らかの検討したことを明かすような答えを出さないと、何も考えていないととられかねない。

自治会ごとに開催することはできないが、自治会単位で5回に分けて説明する、もしくは5自治会を集めて4回開く等、そのような形でコメントをしたほうが親切だと思う。

収支について、一般市民の立場から言うと、県の収支というのは見えないところがあり、その中でこの計画はどのような位置付けで、費用がどうなっているのか。

また、本当に予定期間で終了するか等、工事が長引けば騒音や様々な問題が地域住民に関係してくるので、そこの部分をはっきりさせておくべきと考える。

北側の工区では、用地買収が遅れて、工区を分割して進めている例もあったが、そういうものが一般の人達には全くわからない、それなので、提出意見に対してもう少し丁寧に対応すべきと考える。

(栃木県)

自治会への説明会の開催については、委員の意見を参考に検討したいと思う。

収支計画については、何を求めて収支と言っているのかわからないが、この事業の産業活動の支援等を含めた経済効果ということになると難しいので、今回は、B/Cで整理させてもらった。

(委員)

この委員会の位置付けを考えた時に、公共事業があつて、それに対してパブリックコメントがあり、そのパブリックコメントの結果を得て、私たちはこの事業の評価をすることになると思う。

パブリックコメントの意見に対する県の考え方が明確に示されないままに、それに対する評価を行わなければならないかと思う。

特に、収支について説明してほしいという意見に対して、B/Cで投資効果が得られていることを確認しているという回答になると、B/Cそのものに対してもう少し議論する必要があるというような気がする。

(委員長)

収支という言葉と経済効果、投資効果を厳密に考えれば、回答になっていないし、質問者が何を求めて収支計画という質問をしたかということがよくわからない。

ただ、県の立場としては、相手の求めていることを想定し、当該道路の投資効果等について、もう少し細かく説明をしてくれれば親切だと思う。

(委員)

自治会は17自治会あるので、現実的に17回開催するのは無理との話があつたが、まだ

期間もあるので、その気になれば17回開催することもできると思う。

それを4回にするというのであれば、なぜ4回にするのかという理由を合理的に説明することも必要だと思う。

また、説明をしないと納得が得られない気がする。

より丁寧な対応をすることで、今後、円滑にこの事業を進めることが出来ると思うが、考え方を聞かせてほしい。

(栃木県)

自治会単位という要望もあるが、基本的には近隣の自治会をまとめて説明会を開催したいと考えている。

近隣の自治会をまとめて説明を行うことで、同じような要望も出てくると考えている。

必ずしも自治会ごとに開催してほしいとの要望ではなく、その地域ごとの要望があるので、その部分を丁寧に扱ってほしいということだと思うので、その地域の状況に合わせた説明会の開催が出来るように検討をしていきたい。

(委員長)

最近では、特に道路行政で、パブリックインボルブメントという形で、もっと住民側に入った対応をしている。

例えば、休日のショッピングセンターへ出かけて行って、そこで説明会の資料を展示する等を行っている事例もある。

自治会単位で開催してほしいという方法論よりも、なるべくわかりやすい説明を行ってほしいという意見と捉えれば、これからの地元に対するアナウンスの手法やどのように地元の理解をいただくか等を工夫しながら実施してほしいと思う。

(委員)

いろいろなパブリックコメントを見ていると、やはり意見いただけるのは本当に数名程度しかいないのが現状だと思う。

今回のパブリックコメントで、意見提出が14件あったということだが、何件くらいの意見を想定していたのか。

(栃木県)

意見提出が何件あるかという想定は行っていない。

この箇所は、都市計画決定の変更を行う際に、地域の分断の対応等について意見が出ていたので、今回も同様の意見が出ると想定はしていた。

(委員)

今回のパブリックコメントの対象地域は、この道路が通るところの住民が対象なのか。

(栃木県)

パブリックコメントの対象は県内全域としている。

今回、意見の提出があったのは真岡地区在住の方であったが、事業区間以外の地区に住んでいる方も意見を出すことができる。

(委員)

この14名の方は真岡地区の方だけなのか。

(栃木県)

今回は、5名の方から計14件の意見が出ている。

パブリックコメントの資料の閲覧方法は、県のホームページに掲載したほか、各地区の県民プラザや県民相談室に資料を置いて閲覧をしてもらい、1カ月間の意見募集期間を設けている。

また、報道機関へ資料の提供を行い周知を図っている。

(委員)

わかりました。

今では、いろいろな広報にホームページを使っているが、見ることができない人もいる。

いろいろなところでホームページを見てくださいという話は聞くが、それだけではいけないという気がする。

(委員長)

貴重な意見ありがとうございます。

(委員)

事後評価のアンケート数よりも、事業を実施する前のパブリックコメントの数が少ないというのは異常だと私は感じる。

たくさんの受益者がいるわけなので、やはり丁寧な取り方をすればもう少し意見は集まるという気がするが、その点について県はどう考えているのか聞かせてほしい。

(栃木県)

パブリックコメントの実施方法については、事業担当課だけではその方法等を変更できないので関係部署と調整を図っていきたいと考えている。

(委員長)

公共事業評価委員会でこのような意見が出たということのを参考に、検討をしていただければと思う。

(委員)

先日の事業評価委員会で、宇都宮高根沢バイパスの用地取得に時間がかかっているという話があったが、全体計画の中で、県としてはどこを優先区間として事業を行っていく予定でいるのか。

前回の話では、県費が削減されて工事が遅れているということだったが、もし遅れた場合には、どこからどのように事業を実施していこうと考えているのか教えてほしい。

(栃木県)

国道408号バイパス全体については、宇都宮高根沢バイパスの再評価時に説明をしたが、平成32年度の完了を目標に行っている。

今回の真岡南バイパスについても、平成32年の全線開通を目指して事業を行っていきたいと考えている。

いずれにしても、一連のバイパス区間が接続しないと、本来持っている整備効果が発現できないので、どこからというよりも、平成32年の全線開通ができるように取り組んでいきたいと考えている。

(委員)

今回の事業については、部分的な分け方をしないで、平成32年の完成に向けて用地買収から逐次進めていくということでもいいか。

(栃木県)

今回の事業については、宇都宮高根沢バイパスの様に何工区かに分けるのではなく、途中にある県道との接続等を考慮しながら工事の進め方を検討していく。

いずれにしても、平成32年まで7年しかないので、工区分けするというよりも、一気に事業を行っていきたいと考えている。

(委員長)

頑張って進めてほしいと思う。

○街路事業「小山栃木都市計画道路3・3・3号 小山栃木都賀線 栃木市」(県事業)

(栃木県)

事業概要を資料5に基づき説明。

以下質疑応答。

(委員)

標準横断図にある環境施設帯というのは何なのか。

また、この環境施設帯を栃木二宮線以北に入れる理由を説明してほしい。

(栃木県)

今回は、街路事業として事業を行うが、環境施設帯が入るのは栃木二宮線以北になる。栃木二宮線以北の地区は、住居専用地域で良好な生活環境を保全する必要があるということで、両側に5mの環境施設帯を設けることにしている。

それよりも南側は、住居専用地域から外れるので、こちらについては環境施設帯を設けない計画としている。

(委員)

環境施設帯はどんな構造になるのか。

(栃木県)

隣接地を車道から10m離すということで、環境施設帯を5m、歩道4.5m、路肩を合わせて10m以上を確保している。

環境施設帯は、植樹帯を設けることも可能で、最近ではこの部分を自転車の通行空間として活用することも可能となっている。

この空間利用については、まだ決定していない。

(委員)

わかりました。

(委員)

この大宮工区が完成した時には、西側にある黒点線の市道とつながるのか。

(栃木県)

はい。

(委員)

事業が完成した時点で、市道等の接続を含めて渋滞緩和にどこまで効果があるのかというところの見通しを教えてください。

(栃木県)

ここで言う交通量は、事業が完成した時点のもので、市道や合戦場工区の整備を行うとともに、当該路線や市道、広域農道を含めた全体のネットワークにより交通の転換を図

っていきたいと考えている。

(委員)

公共事業の事前評価のパブリックコメントを行って、意見がなかった場合の規定はあるのか。

特に意見がなくても、パブリックコメントを行えば、次に進むということになっているのか、そこを教えてほしい。

(栃木県)

パブリックコメントを実施した結果、意見提出が0件であっても、それは結果的に意見がなかったということで処理されるものと考えており、特に定めはない。

(委員長)

手続き的には問題なく進めるということか。

(栃木県)

先ほどの案件は14件の意見が出ていて、この案件はたまたま0件だが、今回のパブリックコメントにおいて、実施方法を今までの方法から変えて行ったということはない。

ただ、数が少ないということに関しては、今後、検討していかなければならないと考えている。

(委員)

私が言いたいのは、パブリックコメントの実施方法や手続的にどうなのかということではなく、本来であればそこに住んでいる人たちが、意見を述べる機会がありながら意見が出てこないこと自体がおかしいと思う。

そういう無関心な中で、県の事業が進められていくというのは、やはりこの事業を進めている人たちにとっては非常に不幸なことだし、ある程度その周りの人たちが、これができることによってどういう具合になっていくのかということイメージしながら、積極的に参加してもらったほうが、県としても事業のやりがいがあるのではないかと思う。

(栃木県)

制度上の話なので、今後の進め方等については関係する機関も含めて調整が必要だと思っている。

今回の案件についても、先ほどの真岡南バイパスと同様にパブリックコメントを実施し、意見募集も同じ期間を設けていた。

確かに、行政に対する無関心という部分もあると思うが、当然、住民と一体となって進める意味では、そういった意見の掘り起こし等について、今後は配慮すべきと考えている。

(委員)

説明資料に交通量がこの様になるということが出ているが、これは、全体の事業が完成した時点ということで理解していいか。

(栃木県)

平成42年の交通量推計値を記載している。

なお、この数値は南側の未事業区間を含めて計画区間が完成した時点のものとなっている。

(委員)

現在の交通量1万5,000台が、将来的に1万1,000台に減って、概ね70%程度になり、その中で大型車が現在の1,178台から700台の概ね6割くらいになるということだが、全体が7割減って、大型車が6割減るとするのは、大型車に対して効果があったかどうかというのがよくわからない。

まず、大型車を新しい道路へ転換させることについて、何か工夫等はあるのか。

(栃木県)

道路をつくる立場から言うと、走りやすい道路環境を整えて、そちらへ大型車を導く形になると思う。

強制的に行うのであれば、交通管理者と調整をしながら、街中に大型車を入れないような車両の規制等、そういった具体的な方策もあると思うが、それは社会的に影響も大きいのでなかなか厳しいと思う。

やはり、走行環境を整えてそちらに誘導する、こちらのほうが走りやすいという感覚を運転者に持っていただくような道路整備が必要であると考えている。

(委員)

このような効果を予測しているわけだが、その時には条件をつけて予測計算をしているということなのか。

(栃木県)

パソコン上において、道路ネットワークが完成した状態でシミュレーションを行い交通量を算出している。

走りやすい環境というのは、まさにこの計画の横断形のような整備を行っていくことであって、環境を整えながら大型車を含めた通行を街中から排除できるような方向に進めばいいと考えている。

(委員)

交通量の全体が7割に減り、大型車は6割に減るといって、全体的には効果はあるが、大型車に対しては、全体が減った分と同じくらいで、大型車が大幅に減るといって状況ではないが、それについてはどの様に考えているのか。

全体の交通量に対して大型車の量が1割に満たないが、これで大気汚染物質が減るといって、大型車は普通車に比べてどれだけの大気汚染物質をまき散らしているとシミュレーションをしているのかを伺いたい。

(栃木県)

今回の事業で整備を行った時に、大型車については、一般車と走行ルートの違い等から、街中への流入の割合が全体に比べて1割程度低くなっているが、大型車の流入量が大幅に減らないのは、栃木環状線が理想的な形状になっていない等の理由が考えられる。

(委員)

わかりました。

(委員長)

大気汚染物質の削減についての質問があったと思うが。

(委員)

大型車と普通車で、大気汚染物質の出す量の違いをどのように想定しているのか。

(栃木県)

大気汚染物質については、実際にこれが何%減った等、そういった具体的な数字は持ち合わせていない。

総論として、台数が減っていることにより、大気汚染物質も減少するだろうということを書かせていただいた。

(委員)

わかりました。